

✕ FOCKE-WULF Fw.190D-9; III/JG54 « Grünherz ». Achmer, 1944.



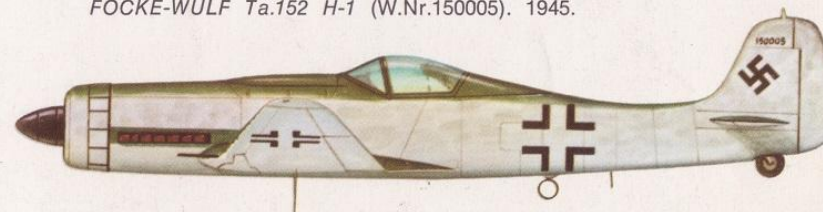
FOCKE-WULF Ta.152 C-O/RII (W.Nr.0607). 1945.



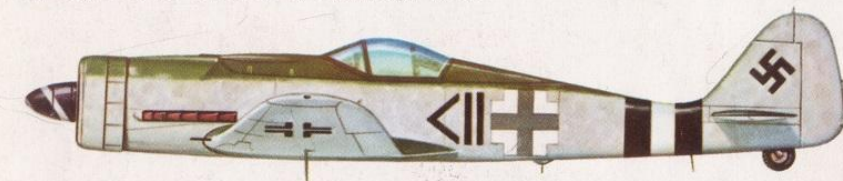
✕ FOCKE-WULF Fw.190D-12; JG52. Rhein-Main, 1945.



FOCKE-WULF Ta.152 H-1 (W.Nr.150005). 1945.



✕ FOCKE-WULF Fw.190D-9; Germany, 1945.



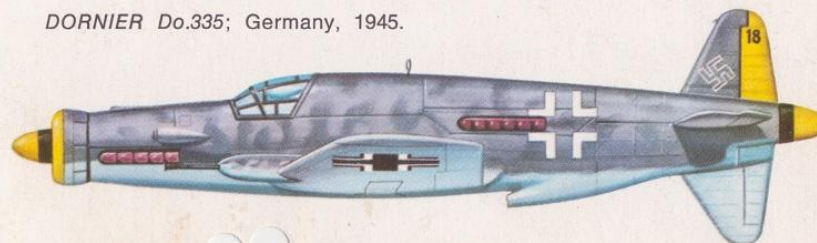
FOCKE-WULF Ta.152 H; 2 Staffel, I/JG301, Reichsverteidigung. Germany, 1945.



✕ FOCKE-WULF Fw.190D-9; Feldwebel Gerhard Kroll, 9 Staffel, III/JG54 « Grünherz ». Hesepe, Germany, 1944.



DORNIER Do.335; Germany, 1945.



FOCKE WULF Fw.190D/Ta.152



1



2



3



4



5



6



7

Il Focke Wulf Fw.190, forse il miglior caccia tedesco della Seconda Guerra Mondiale, subì, nel corso della sua carriera, numerose modifiche che gli permisero di soddisfare le sempre crescenti esigenze della guerra aerea. Tra le versioni modificate, quella di maggior successo fu la Fw.190D, detta « naso lungo », nella quale il motore B.M.W. radiale era stato sostituito con uno Junkers Jumo 213 da 1770 hp a cilindri in linea raffreddati a liquido. L'installazione del nuovo motore richiese parecchie modifiche strutturali e l'allungamento della parte posteriore della fusoliera; l'adozione però di un radiatore anulare per lo Jumo fece sì che la nuova versione mantenesse una certa somiglianza con le precedenti che montavano il motore radiale. Il modello prodotto in maggior numero di esemplari fu il Fw.190D-9, che montava un armamento di due cannoni da 20 mm e due mitragliatrici da 13 mm e aveva la possibilità, mediante iniezione nei cilindri di acqua e metano, di aumentare la potenza del motore a 2270 hp per brevi periodi. Verso la fine della guerra, dal Fw.190D fu derivato il Ta.152 (Ta sta ad indicare l'ing. Kurt Tank, progettista della Focke Wulf). Dotato di eccellenti caratteristiche di velocità e maneggevolezza, con un armamento di quattro cannoni da 20 mm e uno da 30 mm, il Ta.152 era un formidabile avversario per qualsiasi aereo alleato: purtroppo per la Luftwaffe le sempre crescenti difficoltà di produzione impedirono la costruzione in grande quantità e solo un paio di squadriglie erano equipaggiate con la versione C del Ta.152 alla fine delle ostilità. Anche di altre versioni, quali il Ta.152H, caccia d'alta quota con apertura alare aumentata, furono realizzati solo alcuni prototipi sperimentali, ma non si poté impostare la produzione in serie.

The Focke Wulf Fw.190, maybe the best German fighter plane in the Second World War, underwent numerous modifications during the course of its career which allowed it to satisfy the evergrowing needs of air warfare. Among the modified versions the most successful one was the Fw.190D, called « long nose », in which the B.M.W. radial engine had been substituted by a 1770 hp Junkers Jumo 213 engine with cylinders in line and liquid cooled. Installing the new engine made several structural modifications necessary, as well as the lengthening of the back part of the fuselage; however, the use of an anular radiator for the Jumo made it possible for the new version to maintain a certain likeness with the previous versions equipped with the radial engine. The model produced in the greatest number was the Fw.190D-9 equipped with an armament of two 20 mm guns and two 13 mm machine guns and, by means of the injection of water and methane into the cylinders, able to increase the power of the engine to 2270 hp for short periods of time. Towards the end of the war, the Ta.152 was designed from the Fw.190D (Ta stands for Eng. Kurt Tank, the Focke Wulf designer). Equipped with excellent characteristics of speed and manoeuvrability, armed with four 20 mm guns and one 30 mm one, the Ta.152 was a formidable antagonist for any allied aircraft: unfortunately for the Luftwaffe the increasing difficulties in production prevented large scale manufacture of this aircraft and only a few squadrons were equipped with the C version of the Ta.152 at the end of the war. Also for other versions, such as the Ta.152H, a high altitude fighter plane with increased wing expanse, only a few experimental prototypes were made, but mass production could not be started.

Le Focke Wulf Fw.190, peut-être le meilleur chasseur allemand de la Seconde Guerre Mondiale, subit au cours de sa carrière de nombreuses modifications qui lui permirent de satisfaire aux exigences toujours croissantes de la lutte aérienne. Parmi ces versions modifiées, celle qui obtint le plus de succès fut la Fw.190D, appelée « nez long », sur laquelle le moteur B.M.W. radial avait été substitué par un Junkers Jumo 213 de 1770 hp à cylindres en ligne refroidis par liquide. L'installation de ce nouveau moteur nécessita de nombreuses modifications structurelles ainsi que l'allongement de la partie postérieure du fuselage; cependant l'adoption d'un radiateur annulaire pour le Jumo permit à la nouvelle version de garder une certaine ressemblance avec les précédentes équipées du moteur radial. Le modèle qui fut construit dans le plus grand nombre d'exemplaires fut le Fw.190D-9 qui avait un armement constitué de deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 13 mm; il avait la possibilité, au moyen de l'injection dans les cylindres d'eau et de méthane, d'augmenter la puissance de son moteur de 2270 hp pour des périodes réduites. Vers la fin de la guerre, le Ta.152 (Ta signifie l'Ing. Kurt Tank qui fut l'auteur du projet du Focke Wulf) fut tiré du Fw.190D. Doté d'excellentes caractéristiques de vitesse et de maniabilité, armé de quatre canons de 20 mm et d'un autre de 30 mm, le Ta.152 était un formidable adversaire pour tous les avions alliés: malheureusement pour la Luftwaffe, les difficultés de construction toujours plus grandes firent qu'il ne fut pas possible de construire cet appareil en grande quantité; deux escadrilles seulement étaient équipées de la version C du Ta.152 à la fin des hostilités. Pour d'autres versions aussi, telles que le Ta.152H, chasseur d'altitude ayant une ouverture d'aile augmentée, il ne fut possible de réaliser que quelques prototypes expérimentaux sans arriver à la production en série.

Das Focke Wulf Fw.190 war vielleicht das beste deutsche Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs; die zahlreichen Abänderungen gestatteten ihm im Laufe seiner Karriere den ständig grösser werdenden Erfordernissen des Luftkriegs entgegenzukommen. Unter den abgeänderten Versionen hatte den grössten Erfolg die Fw.190D, « Lange Nase » genannt, bei der der B.M.W. Radialmotor mit einem Junkers Jumo 213 zu 1770 Hp, Zylinder in Reihe, die flüssig gekühlt wurden, ersetzt. Durch den Einbau des neuen Motors waren zahlreiche Strukturabänderungen und die Verlängerung des hinteren Rumpfteiles erforderlich; dank der Anwendung eines ringförmigen Kühlers für das Jumo konnte jedoch die neue Version eine gewisse Aehnlichkeit mit den vorhergehenden behalten, die mit Radialmotor versehen waren. Die grösste Anzahl von Exemplaren wurde im Modell Fw. 190D-9 hergestellt, der mit einer Ausrüstung von zwei Kanonen zu 20 mm. und zwei Maschinengewehren zu 13 mm. versehen war und die Möglichkeit hatte, durch das Einspritzen in die Zylinder von Wasser und Methan, die Motorleistung auf 2270 hp für kurze Zeitspannen zu erhöhen. Gegen Ende des Kriegs wurde vom Fw.190D das Ta.152 abgeleitet (Ta bezieht sich auf den Ing. Kurt Tank, Planer des Focke Wulf). Mit seinen ausgezeichneten Eigenschaften von Geschwindigkeit und Handlichkeit und mit einer Ausrüstung von 4 Kanonen zu 20 mm. und einem zu 30 mm. war das Ta.152 ein grosser Gegner für alle Flugzeuge der Alliierten: leider verhinderten die ständig grösser werdenden Herstellungs-Schwierigkeiten der Luftwaffe die serienmässige Produktion und nur ein paar Staffeln waren mit der Version C des Ta.152 am Ende der Feindseligkeiten versehen. Auch von anderen Versionen, wie z.B. v. Ta.152H, Jagdflugzeug mit hoher Flughöhe und mit erhöhter Spannweite, wurden nur einige experimentelle Prototypen hergestellt, man konnte aber nicht die Serienproduktion durchführen,

DORNIER Do.335 « PFIEL »



8

Verso la fine della Seconda Guerra Mondiale, quando l'offensiva aerea alleata si faceva sempre più pesante e la situazione sempre più critica per la Germania, i tecnici tedeschi studiarono e costruirono vari tipi di nuovi aerei per opporsi ai bombardieri alleati: tra i vari progetti il meno ortodosso fu certamente quello del Do.335. Questo aereo montava due motori Daimler Benz DB 603 da 1900 hp, uno sul muso azionante un'elica trattiva ed il secondo nella parte posteriore della fusoliera azionante un'elica propulsiva posta dietro la coda; oltre a questa inconsueta sistemazione dei motori l'aereo aveva il carrello triciclo e il seggiolino del pilota catapultabile in caso di emergenza. Questo aereo che, nonostante la sua mole aveva ottime caratteristiche di volo e di maneggevolezza, montava un armamento di un cannone da 30 mm. e due da 15 mm, ma, a causa del precipitare della situazione bellica, non poté essere impiegato operativamente. Dei Do.335 furono anche costruiti alcuni esemplari biposto come prototipi di un modello di serie da impiegare come caccia notturno munito di radar.

Towards the end of the Second World War, when the allied air offensive was becoming increasingly heavy and the situation ever more critical for Germany, the German technicians studied and built various types of new aircraft for combat against the allied bombers: among the various projects the least orthodox was certainly the Do.335 one. This aircraft was equipped with two 1900 hp. Daimler Benz DB 603 engines, one on the nose operating a tractive propeller and the other in the back part of the fuselage operating a propulsive propeller placed behind the tail; apart from the unusual placing of the engines, this aircraft had a tricycle undercarriage and a catapultable pilot seat for emergencies. This aircraft which, regardless of its size, had excellent flying and manoeuvrable qualities, was equipped with an armament of one 30 mm. gun and to 15 mm. ones, but, because of the rapid decline in the war situation, could not be used operationally. Some two-seater models of the Do.335 were also built as prototypes of a mass production model to be used as night fighters equipped with radar.

Vers la fin de la Seconde Guerre Mondiale, lorsque l'offensive aérienne alliée devenait de jour en jour plus lourde et lorsque la situation se faisait toujours plus critique pour l'Allemagne, les techniciens allemands étudièrent et construisirent divers types de nouveaux appareils devant affronter les bombardiers alliés: parmi tous ces projets le moins orthodoxe de tous fut certainement celui du Do.335. Cet appareil était muni de deux moteurs Daimler Benz DB 603 de 1900 hp, l'un sur le nez actionnant une hélice de traction et l'autre sur la partie postérieure du fuselage actionnant une hélice de propulsion située derrière la queue; en plus de cette disposition inhabituelle des moteurs cet avion avait le train tricyle et le siège du pilote pouvant être catapulté en cas de danger. Cet appareil qui, malgré son importance, possédait d'excellentes caractéristiques de vol et était très maniable, avait un armement constitué par un canon de 30 mm. et deux autres de 15 mm.; mais à cause de l'aggravation de la situation belliqueuse, il ne put être utilisé dans des opérations. Le Do.335 fut aussi construit en quelques exemplaires bi-places, prototypes d'un modèle de série devant être utilisé comme chasseur de nuit équipé de radar.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, als die Luftangriffe der Alliierten und die Situation für Deutschland gefährlicher wurden, planten und verwirklichten die deutschen Techniker neue Typen von Flugzeugen, um die Bomber der Alliierten zu kämpfen: unter den mehreren Entwürfen ist das Modell Do.335 zu erwähnen. Dieser Flugzeug war mit zwei Motoren Daimler Benz DM 603 zu 1900 Hp. versehen, einem auf der Schnauze, der eine Zugschraube betätigte und der zweiten im hinteren Rumpfteile, der eine Druckluftschraube, hinter dem Heck, betätigte. Neben dieser ungewöhnlicher Unterbringung der Motore hatte das Flugzeug ein Dreiradfahrgerstell und einen im Notfall kippbaren Fahrersitz. Dieses Flugzeug hatte, trotz seinen Abmessungen, ausgezeichnete Flug- und Handlichkeitseigenschaften und war mit einer Ausrüstung von 1 Kanone zu 30 mm. und 2 zu 15 mm. versehen; es konnte aber wegen der Entwicklung der Kriegssituation nicht effektiv eingesetzt werden. Vom Do.335 wurden auch einige Zweiplatz-Exemplare als Prototype eines Serienmodells hergestellt, die als Jagdflugzeuge für Nacht mit Radar versehen zu verwenden waren.

1 Distintivo 1/JG52.

2 Distintivo 9/JG54 « Grünherz ».

3 Distintivo 1. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Poco prima inizio carlinga). Bf.109E/F.

4 Distintivo 2. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Poco prima inizio carlinga). Bf.109E/F.

5 Distintivo 4. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Poco prima inizio carlinga). Bf.109E/F.

6 Distintivo 3. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Poco prima inizio carlinga). Bf.109E/F.

7 Distintivo 7.(F)/LG2. (Poco prima inizio carlinga). Bf.110C/E.

8 Distintivo KG2 («Holzhammer-Geschwader»). (Subito sotto carlinga). Do.217E.

1 Badge 1/JG52.

2 Badge 9/JG54 « Grünherz ».

3 Badge 1. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Just before beginning cockpit). Bf.109E/F.

4 Badge 2. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Just before beginning cockpit). Bf.109E/F.

5 Badge 4. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Just before beginning cockpit). Bf.109E/F.

6 Badge 3. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Just before beginning cockpit). Bf.109E/F.

7 Badge 7.(F)/LG2. (Just before beginning cockpit). Bf.110C/E.

8 Badge KG2 («Holzhammer-Geschwader»). (Just below cockpit). Do.217E.

1 Insigne 1/JG52.

2 Insigne 9/JG54 « Grünherz ».

3 Insigne 1. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Juste avant le début de la carlingue). Bf.109E/F.

4 Insigne 2. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Juste avant le début de la carlingue). Bf.109E/F.

5 Insigne 4. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Juste avant le début de la carlingue). Bf.109E/F.

6 Insigne 3. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Juste avant le début de la carlingue). Bf.109E/F.

7 Insigne 7.(F)/LG2. (Juste avant le début de la carlingue). Bf.110C/E.

8 Insigne KG2 («Holzhammer-Geschwader»). (Juste sous carlingue). Do.217E.

1 Abzeichen 1/JG52.

2 Abzeichen 9/JG54 « Grünherz ».

3 Abzeichen 1. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Kurz vor Beginn des Rumpfes). Bf.109E/F.

4 Abzeichen 2. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Kurz vor Beginn des Rumpfes). Bf.109E/F.

5 Abzeichen 4. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Kurz vor Beginn des Rumpfes). Bf.109E/F.

6 Abzeichen 3. Esquadron Azul («Blauen Division»). (Kurz vor Beginn des Rumpfes). Bf.109E/F.

7 Abzeichen 7.(F)/LG2. (Kurz vor Beginn des Rumpfes). Bf.110C/E.

8 Abzeichen KG2 («Holzhammer-Geschwader»). (Gleich unter Rumpf). Do.217E.